

(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構(地域公共交通等勘定)

https://www.jrtt.go.jp/

1. 財政投融資を活用している事業の主な内容

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)が行う都市鉄道融資、物流出融資及び地域公共交通出融資は、認定地域公共交通利便増進実施計画に定められた都市鉄道に係る鉄道施設の建設、物流施設や物流DX・物流GX関連設備整備の認定総合効率化事業の実施、バス、タクシー、鉄道等の交通DX・交通GXを含む認定軌道運送高度化事業(都市鉄道融資を除く)の実施に必要な資金の出資及び貸付けを行う。

2. 当該事業に関する政策コスト分析の試算値

① 政策コスト (単位:億円)

区分	7年度	8年度	増減	主な増減要因
1.国の支出(補助金等)	19	17	△2	・分析期間の短縮等により運営費交付金が減少(△2億円)
2.国の収入(国庫納付等) ※	-	-	-	
3.出資金等の機会費用分	14	19	+5	・新規出資金に係る機会費用の増加(+5億円)。
1～3 合計=政策コスト(A)	33	36	+3	
分析期間(年)	41年	40年	△1年	・年度が進行したことにより分析期間が1年短縮

投入時点別政策コスト内訳 (単位:億円)

(A) 8年度政策コスト【再掲】	36
① 分析期首までに投入された出資金等の機会費用分	11
② 分析期間中に新たに見込まれる政策コスト	25
国の支出(補助金等)	17
国の収入(国庫納付等) ※	-
剰余金等の機会費用	-
出資金等の機会費用	8

発生要因別政策コスト内訳 (単位:億円)

(A) 8年度政策コスト【再掲】	36
① 繰上償還	-
② 貸倒	-
③ その他(利ざや等)	36

② 経年比較分析(対前年度実質増減の算出) (単位:億円)

実質増減	主な増減要因
+4	・8年度新規出資金分に係る機会費用の増加(+4億円)

③ 感応度分析(前提条件を変化させた場合) (単位:億円)

(A) 8年度政策コスト【再掲】	前提金利+1%ケース	増減額	増減理由
36	36	△0	・前提金利が1%上昇すると割引率が変化し、出資金等の機会費用が増加(+2億円)する一方で、運営費交付金が減少(△2億円)するため。
(A) 8年度政策コスト【再掲】	事業管理諸費+1%ケース	増減額	増減理由
36	36	+0	・事業管理諸費の増加に伴い運営費交付金が増加(+0億円)するため。

(注) 各欄は単位未満四捨五入の端数処理により、合計において合致しない場合がある。

※ 国の収入(国庫納付等)は、収入がある場合マイナス計上する。 例: △100億円…100億円の国庫納付等を表す。

3. 分析における試算の概要及び将来の事業見通し等の考え方

【試算の概要】

- ① 鉄道・運輸機構地域公共交通等勘定の行う事業のうち、財政投融资の対象とされた都市鉄道融資、物流出融資及び地域公共交通出融資を試算の対象としている。
- ② 令和8年度(物流出融資24億円、地域公共交通出融資135億円)の事業計画に基づき事業を実行した場合について試算している。
- ③ 分析期間は、令和2年度以降の事業計画に基づく貸付金が全て回収される令和47年度までとしている。

【将来の事業見通しの考え方】

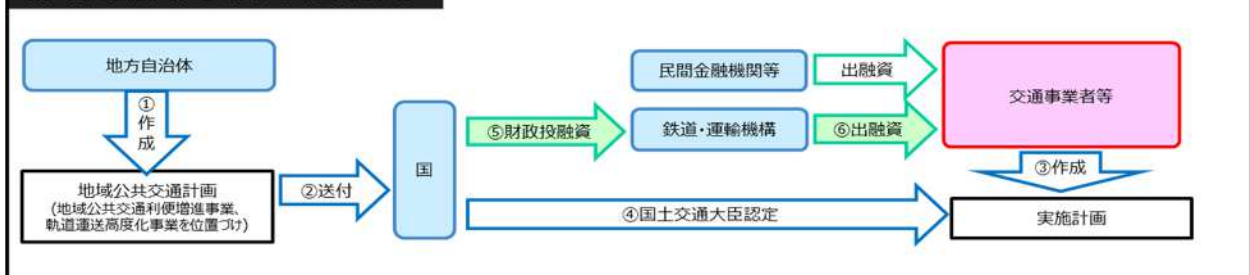
- ① 利息収入については、既存の貸付金の約定条件及び8年度の事業計画に基づき算出している。
- ② 以下のことから、繰上償還及び貸倒は見込んでいない。
 - ・都市鉄道融資において想定している都市鉄道整備は、増加するインバウンド旅客の利用や日常的な通勤・通学目的での利用が想定され、収支採算性が見込まれるため。
 - ・物流出融資については、物流総合効率化法の枠組みを活用し、長期的に収益性が見込まれる事業を対象とすることにより、安定的な収入を獲得することが期待できるため。
 - ・地域公共交通出融資については、地域公共交通活性化再生法の枠組み等を活用し、中長期的に収益性が見込まれるプロジェクトを対象とすることにより、安定的な収入を獲得することが期待できるため。

4. 事業スキーム(図示)

【物流出融資】



【都市鉄道融資、地域公共交通出融資】



5. 当該事業の成果、社会・経済的便益など

①令和6年度末における出融資残高(件数)

都市鉄道	3,392億円(4件)
物流	308億円(6件)
地域公共交通	43億円(5件)

②事業の定量的成果

【都市鉄道】

整備区間	所要時間	
	整備前	整備後
なにわ筋線（大阪～JR難波・南海新今宮）	大阪（梅田）～関西空港 （JR利用 デイタイムの想定）※1	
	64分	44分
	大阪（梅田）～関西空港 （南海利用 デイタイムの想定）	
	54分	45分
夢洲・コスモスクエア駅間（移動時間短縮）	梅田・夢洲間 ※2	
	約33分	約26分
夢洲・咲洲区間（道路混雑緩和）	海老江交差点・夢洲間 ※2	
	約39分	約36分
東京メトロ有楽町線（豊洲～住吉）	押上（スカイツリー前）～豊洲	
	約23分	約16分
東京メトロ南北線（品川～白金高輪）	品川～六本木一丁目	
	約19分	約9分
新空港線（矢口渡～京急蒲田）	自由が丘～羽田空港第1・第2ターミナル	
	約51分	約34分

※1 東海道支線地下化による効果を含む

※2 大阪市による算出

【物流】

(1)社会・経済的便益

- ・幹線輸送の効率化の促進
- ・共同輸送及び輸送網の集約による物流効率化並びにそれに伴う環境負荷の低減
- ・地元との災害時支援協定の締結による災害時の物流確保への貢献

(2)定量的便益

- ・物流施設整備や物流DX・物流GXに関する事業の経済波及効果

① 社会的割引率4%のケース	約2,095億円
② 割引率が政策コスト分析と同一のケース	約2,183億円

【地域公共交通】

(1)社会・経済的便益

- ・地域公共交通の確保維持

(2)定量的便益

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく大臣認定を受けた交通DX・交通GXに関する事業の経済波及効果

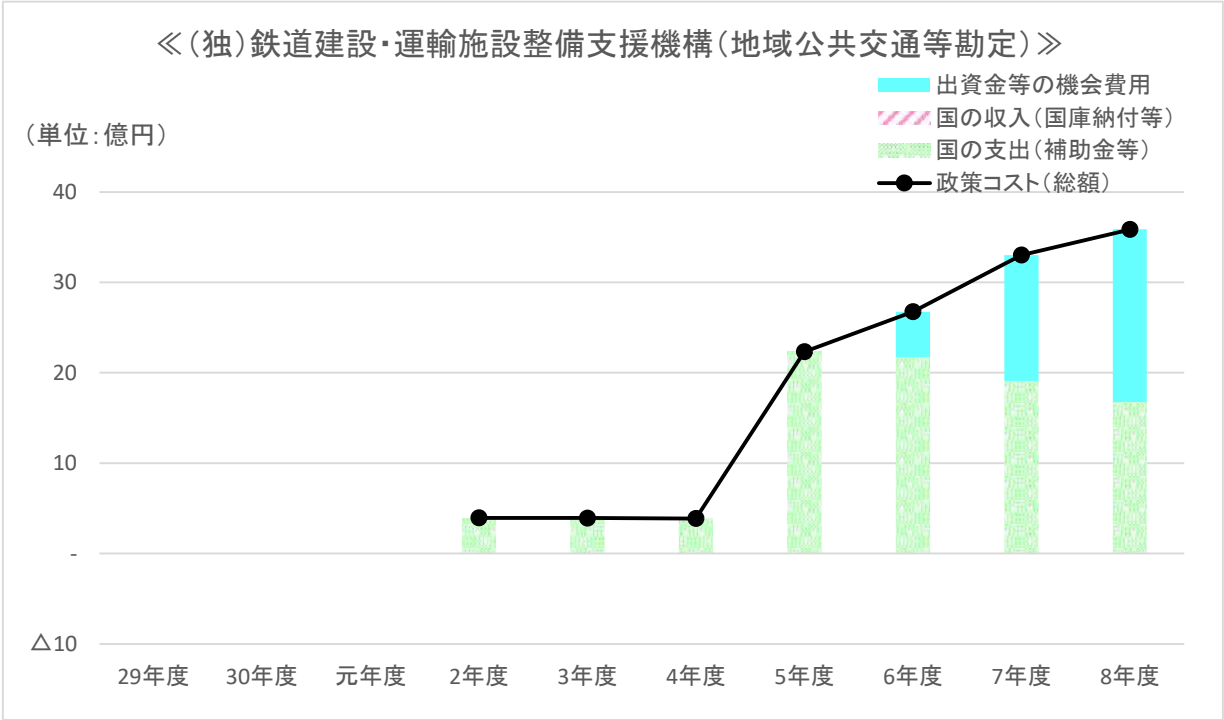
① 社会的割引率4%のケース	約179億円
② 割引率が政策コスト分析と同一のケース	約187億円

(参考)財投機関の財務状況については、以下のURLより御覧いただけます。

<https://www.bb.mof.go.jp/server/2026/dlpdf/DL202614001.pdf#page=427>

政策コスト分析結果の概要

【政策コストの推移】



(注) 各年度の政策コストについて、推計に適用される金利等の前提条件は異なる。

(単位:億円)

年度	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
政策コスト(総額)				4	4	4	22	27	33	36
国の支出(補助金等)				4	4	4	22	22	19	17
国の収入(国庫納付等)				-	-	△0	△0	-	-	-
出資金等の機会費用				-	-	-	-	5	14	19

【政策コストの推移の解説】

- ・物流出融資業務及び地域公共交通出融資業務に係る運営費交付金及び出資金にあたる政策コストを試算したものである。
- ・令和2年度から令和4年度については運営費交付金が各年度同額かつ収受期間も同じであることからほぼ横ばいで推移していたが、令和5年度については運営費交付金が増額となったこと等により、政策コストが増加した。
- ・令和6年度から令和8年度については運営費交付金が減少する一方で、新規出資金に係る機会費用の増額により、政策コストが増加した。

【政策コスト分析結果(令和8年度)に対する財投機関の自己評価】

- ・令和8年度の政策コストは、前年度と比較して3億円増の36億円となったが、政策コスト増加の主な要因は新規出資金分に係る機会費用が計上されたためであり、業務の実施に必要不可欠なコストである。
- ・感応度分析(前提金利+1%ケース)の結果、基本ケースと比較して0億円の減少となっている。これは割引率の変化に伴う減少であり、財務の健全性への影響は軽微である。
- ・感応度分析(事業管理諸費+1%ケース)の結果、基本ケースと比較して0億円の増加となっている。これは事業管理諸費の増に伴う運営費交付金の増加であり、財務の健全性への影響は軽微である。